

世经述评

田士达

美欧加快人工智能监管合作

8月1日，欧盟《人工智能法案》正式生效。该法案是全球首部全面监管人工智能的法规，标志着欧盟在规范人工智能应用方面迈出重要一步。欧盟《人工智能法案》相关规则将分阶段实施，某些规则将在该法律通过6个月后或12个月后生效，而大部分规则将于2026年8月2日开始生效。

近年来，人工智能新应用、新业态、新模式如雨后春笋般涌现，并成为新一轮科技革命和产业变革的重要驱动力。但如何用好人工智能也给全球治理带来了新课题。面对人工智能迅速发展的浪潮，以美欧为首的西方国家在加快推进自身相关立法的同时，正合作打造人工智能监管“小圈子”，以此抢抓国际规则制定的话语权。

美国在推进人工智能监管方面，政策较为分散，重在规范人工智能有序发展，确保产业的全球竞争力。美国出台多个指导性文件并发布“关于安全、可靠、可信地开发和人工智能的行政命令”，在保护个人隐私、促进公平和公民权利、推进政府对人工智能的使用等方面进行规定。但美国法案的排他性意图明显，除在行政命令中严格控制外国实体使用重要人工智能基础设施外，美财政部还公布新规，限制美企业投资中国人工智能产业。

欧盟更加关注数字主权和隐私保护问题。与美国相比，欧盟《人工智能法案》更为严苛，具有较强的监管特征。该法案根据风险级别将人工智能模型划分为四类，设立相应禁入行业和监管要求，并规定了有关模型提供者、部署者义务，违反规定者将被处以巨额罚款。

尽管西方国家人工智能治理路径有所不同，但正通过对话加强规则沟通和政策协调。2022年，美国、欧盟、英国、澳大利亚和日本等经济体发布《互联网未来宣言》。2023年，美欧达成人工智能促进公共利益行政协议，深化气候变化应对等五大领域的人工智能合作。2023年，七国集团达成《人工智能国际指导原则》和《人工智能开发者自愿行为准则》。2024年4月，美欧发布联合声明，强调通过人工智能合作应对全球挑战，美英还宣布达成人工智能安全科学合作伙伴关系。

今年7月，美国、英国和欧盟的监管机构发表联合声明，就加强对人工智能监管达成一致，表示将共同维护人工智能市场环境的公正开放。声明说，人工智能发展面临三大市场风险，分别是集中控制关键资源、产业延伸性影响、有损公平的竞争协议。声明还



说，大型科技公司对芯片、数据、算法等关键资源具有较强控制力，并可能将其现有优势延伸至人工智能相关市场，达成的合作协议也可能损害公众利益。声明还对人工智能可能涉及敏感信息分享和侵犯消费者合法权益表示担忧。鉴于此，声明提出倡导公平交易、提升人工智能产品互操作性并增强消费者选择权等合作原则。

尽管美欧等发达经济体不断“对齐”监管政策的“颗粒度”，但其合作也面临一定挑战。总的来看，美国作为人工智能技术龙头企业的大本营，其监管政策更关注维护良好竞争环境，打造产业“护城河”，提升本国产业竞争力。反观欧盟，其在人工智能竞赛中优势地位不保，欧盟委员会报告指出欧盟在人工智能应用等方面进展缓慢，欧洲审计署更直言欧盟已在人工智能竞赛中落后中美。面对发展窘境，欧盟寄希望于通过引领全球数字规则制定，进一步追赶人工智能发展潮流。目前，欧盟进一步加大了对域外人工智能企业的监管力度，欧盟反垄断机构表示，准备重新审查微软与OpenAI的合作，并将对谷歌与三星在人工智能领域的交易进行监管审查。

在瑞典国内举行的2024年“人工智能造福人类全球峰会”上，参会者用手机拍摄给艺术家机器人AI-Da。

技术的发展已突破传统地域限制成为全球课题，在全球化的世界中采取孤立主义政策是逆势而行，最终只会适得其反。美国知名咨询机构欧亚集团总裁布雷默也指出，人工智能技术是自由流动的，科学研究需要共享和开源。今年7月，由中国主提的加强人工智能能力建设国际合作决议获得第78届联合国大会协商一致通过，也显示了国际社会对加强人工智能全球合作的热切期待。应当认识到，把握数字化、网络化、智能化机遇，离不开包容性全球合作，应坚持以共商促共享、以善治促善治，推动人工智能包容、普惠和可持续发展。

人工智能快速发展，迸发无限可能。但是，当人们憧憬着AI世界的美好愿景时，却不得不为当前的高能源消耗以及伴随的经济和气候难题所困扰。正所谓，鱼和熊掌不可兼得。

难题之一，人工智能不是一般的耗能。据研究，到2030年，全球人工智能行业预计将占世界电力消耗的3.5%，其中，仅美国数据中心就可能消耗高达9%的全美发电量，比当前耗电量整整增加一倍。

以谷歌为例，该公司日前称，其碳排放量在过去5年中猛增了48%。原因在于，与标准的在线活动相比，人工智能服务需要更多的计算机能力，更强大持久的电力支持是必不可少的。研究表明，生成式人工智能系统所消耗的电力是运行特定任务软件的计算机耗电量的33倍。此外，每个人工智能驱动的互联网查询消耗的电力比传统的互联网搜索多10倍左右。

其他科技巨头也不例外。亚马逊、微软和Meta等公司都在呼吁增加发电量。这些公司不断增加数据中心，可想而知未来电网的供电缺口将有多大。

难题之二，巨量能源消耗不仅对能源安全构成威胁，也给人类应对气候变化带来新的挑战。

在快马加鞭发展人工智能的同时，急剧增加的能耗已经开始对当今世界的脱碳努力构成直接威胁。谷歌虽然还没有放弃该公司2030年实现净零排放的目标，但也不得不承认，随着进一步将人工智能融入到产品中，减少排放可能具有相当的挑战性。言外之意，既定减排目标很可能无法实现。

据统计，整个IT行业约占全球二氧化碳排放量的2%，这个数字正在迅速增长，并将在未来几年飙升。

既然人工智能发展不可能停步，那么，其对电力的需求也将永无止境。有专家警告称，如同电动汽车的快速普及需要强大的电网支持，现在很难预测未来的电力需求将膨胀到什么地步，也许电力短缺将是前所未有的挑战。如果国家不能生产足够的电力来满足新技术不断膨胀的能耗需求，其他领域就会出现能源供应不足问题，长期来看必然会导致经济停滞。

人工智能既是解决方案，本身也是问题。它可以用于智能电网，以提高效率并减少排放。但是，如果现有技术难以突破，要想满足人工智能的能耗需求，可能需要额外开采和勘探化石燃料，或大力发展核能，无论如何，都会加剧气候问题。难题的解决最终要靠新技术。

翁东辉

“闽江口”轮首航波斯湾——

中阿汽车贸易迎来更快发展

本报驻阿布扎比记者 李学华



中国品牌汽车正从停靠阿联酋杰贝阿里港的“闽江口”轮卸载。本报记者 李学华摄

7月31日，中远海运西亚公司在阿联酋杰贝阿里港举行大型双燃料船“闽江口”轮首航庆祝仪式。为了向中国汽车出口提供安全稳定的保障，中远海运集团所属中远海运特种运输有限公司及其下属远海汽车船公司通过多种方式下单建造了24艘大型现代化液化天然气(LNG)双燃料汽车船。“闽江口”轮作为这些新造船订单中首艘交付的船舶，首航波斯湾航线，服务中国汽车企业出海和“一带一路”共建国家。

“闽江口”轮首航于7月初从上海出发，承运奇瑞、一汽、长安、吉利、比亚迪、广汽、上汽、柳汽、江淮、江铃、宇通、重汽、福田等16个中国品牌汽车4836辆，7月30日抵达阿联酋杰贝阿里港。其中到杰贝阿里港的货为2923辆，剩余车辆将转运至其他海湾国家。

今年上半年，中国向阿联酋出口汽车14万辆，越来越多的中国制造新能源汽车进入阿联酋家庭，行驶在阿联酋各地。目前，阿联酋已成为中国全球第五大汽车出口市场。中国驻阿联酋大使馆经济商务参赞朱烁表示，在世界领先的汽车运输船队的大力支持下，中阿汽车贸易将迎来更快发展，中国制造

将更加全面地拥抱全球化的未来。远海汽车船运营总监张占豪介绍，“闽江口”轮设计7500个车位，总长199.9米，垂线间距离195.6米，型宽38米，型深14.8米，最大吃水10米。设计13层汽车甲板，其中4层可调节甲板，可适用装载包括新能源汽车在内的乘用车、大巴、卡车、工程车辆等多种类型的滚装货物。该船设计采用多项先进绿色环保技术，与传统燃油油相比，运营期间不仅可以节省约20%的能耗，还可以减少约25%的碳排放、30%的氮氧化物排放、99%的硫化物排放和90%以上的PM颗粒物排放，在环保性能和运输效率方面达到国际领先水平。

随着共建“一带一路”深入推进，汽车出口已成为我国汽车销量增长的重要驱动力。此次“闽江口”轮首航波斯湾，标志着中远海运特运在打造全球汽车物流供应链方面迈出了重要一步。据介绍，中远海运特运正在加速全球资源布局，优化汽车物流供应链服务。未来将通过多种方式在中东等重点区域部署关键节点和专业资源，与车企及上下游产业链紧密联动，进一步提升服务竞争力，为推动中阿经贸合作作出新的贡献。

柬埔寨旅游业强劲复苏

本报驻金边记者 王涛

柬埔寨国家银行日前发布报告显示，今年上半年柬埔寨接待外国游客超310万人次，国内游客达到970万人次，旅游经济收入达到约17亿美元，与去年同期相比增长了7%。旅游收入的显著增长，表明柬埔寨旅游业已从新冠疫情的挑战中强劲复苏。

柬央行报告称，柬埔寨旅游业持续呈现增长态势，得益于柬埔寨及区域经济增长加快、基础设施连通性增强、柬埔寨国际航班数量增长，以及柬埔寨作为旅游目的地的知名度不断提高。

旅游业是柬埔寨经济的重要支柱，被视为“绿色黄金”，是柬埔寨经济复苏的重要驱动力。2019年柬埔寨共接待国内外旅客2000多万人次，其中外国旅客超660万人次，当年旅游业创收近50亿美元，对柬埔寨国内生产总值(GDP)的贡献率达12%，解决了60多万人就业。2020年暴发的新冠疫情对柬埔寨旅游业造成严重冲击，柬埔寨因此损失了近30亿美元的旅游收入。

进入后疫情时代，柬埔寨政府一直将振兴旅游业放在优先位置。2021年柬埔寨发布《旅游业疫后复苏路线图》，后又推出《旅游科技路线图》，通过加大投入和技术创新等多种手段，加速柬埔寨旅游业恢复，取得明显进展。据柬埔寨旅游部统计，去年柬埔寨共接待外国游客545万人次，超过吸引外国游客500万人次的目标，旅游总收入恢复到30.8亿美元。

大型基础设施建成运营为柬埔寨旅游业发展提供了强大动力。金边至西哈努克港高速公路开通运营一周年，累计服务当地民众车辆通行超过490万辆次，明显提升了区域公路网的通行能力。去年10月暹粒吴哥国际机场正式通航，航班和载客数量稳步增加，有效带动了柬埔寨旅游业和经济社会发展。

据柬埔寨航空部门发布的消息，截至今年上半年，在柬埔寨运营的航空公司达到31家。柬埔寨三大国际机场累计接待12386个国际航班，客流量超过115万人次，同比增长26%。其中金边国际机场接待航班8960个、暹粒国际机场接待航班3214个和西哈努克省国际机场接待航班212个，对促进外国游客来柬观光旅游提供良好助力。今年前6个月，柬埔寨政府相继举办了“2024年访问暹粒计划”，以及“中柬人文交流



年”等系列大型活动，持续不断的努力有力促进了柬埔寨旅游业强劲复苏。在最近举行的柬埔寨旅游业复兴研讨会上，柬埔寨旅游部大臣索肯表示，柬埔寨旅游部研究拟定了振兴柬埔寨旅游业的新行动计划，在今后一段时期，柬埔寨将加大海外营销活动，进一步拓展国际旅游市场。柬埔寨政府还将举办各类重大文旅活动，开发更多旅游新产品，加速完善基础设施，凝聚所有力量，推动旅游经济快速增长，力争在2025年吸引外国游客达到700万人次，将柬埔寨旅游业恢复至疫情前的水平。

中国一直是柬埔寨外国游客的重要来源地之一。2019年中国赴柬游客超236万人次，约占柬吸引外国游客的36%，是当年柬埔寨最大游客来源地。疫情后中国一直是柬埔寨第三大外国游客来源地，2023年赴柬中国游客近55万人次，较上一年增长了4倍多。今年是中柬人文交流年，随着两国人文交流的增加，今年上半年访柬中国游客近39万人次，同比增长45%，预计今年中国访柬游客将达到80万至100万人次，将为推动柬埔寨旅游业发展和两国经贸合作带来更多机会。